CADETS DE LA MARINE ROYALE CANADIENNE

PHASE CINQ

GUIDE PÉDAGOGIQUE

SECTION 1

OCOM C523.01 – EXAMINER LES COUTUMES ET LES TRADITIONS DE LA MARINE

Durée totale : 90 min

PRÉPARATION

INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette trousse d'autoformation sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans la publication A-CR-CCP-605/PG-002, *Norme et plan de qualification de la Phase cinq*, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long de la trousse d'autoformation, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Les trousses d'autoformation sont conçues pour être étudiées indépendamment par le cadet. On peut trouver davantage de renseignements sur les trousses d'autoformation dans l'avant-propos et la préface.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant d'enseigner la leçon.

Photocopier la trousse d'autoformation qui se trouve à l'annexe A pour chaque cadet.

Photocopier la clé de correction qui se trouve à l'annexe B, **sans** la remettre au cadet.

DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON

S.O.

APPROCHE

L'autoformation a été choisie comme méthode d'apprentissage pour cette leçon car elle permet au cadet d'examiner les coutumes et les traditions de la Marine, et ce de façon plus détaillée et à son propre rythme d'apprentissage. Le cadet est ainsi encouragé à devenir davantage autonome et indépendant alors qu'il se concentre sur son propre apprentissage au lieu d'apprendre sous la direction d'un instructeur.

INTRODUCTION

RÉVISION

S.O.

OBJECTIFS

À la fin de cette leçon, le cadet doit avoir examiné les coutumes et les traditions de la Marine.

IMPORTANCE

Il est important que les cadets examinent les coutumes et les traditions de la Marine, puisqu'elles constituent une partie importante de notre patrimoine maritime. Les coutumes et les traditions de la Marine canadienne

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

tirent leur origine de la longue et fière histoire de la Marine royale. La familiarisation avec ces coutumes et traditions suscite en nous une fierté d’appartenir à l’environnement naval.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

CONSIGNES RELATIVES À LA TROUSSE D'AUTOFORMATION

OBJECTIF

L'objectif de la présente trousse d'autoformation est de permettre au cadet d'examiner les coutumes et les traditions de la Marine.

RESSOURCES

- une trousse d'autoformation,
- des stylos et des crayons.

DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ

Fournir une salle de classe ou un secteur d'entraînement approprié pour que le cadet puisse remplir la trousse d'autoformation.

INSTRUCTIONS SUR L'ACTIVITÉ

1. Remettre à chaque cadet une copie de la trousse d'autoformation qui se trouve à l'annexe A ainsi qu'un crayon ou un stylo.

2. Accorder 90 minutes au cadet pour lui permettre d'étudier et de remplir la trousse d'autoformation.

3. Fournir de l'aide au cadet, au besoin.

4. Ramasser la trousse d'autoformation une fois que le cadet a terminé.

5. Corriger la trousse d'autoformation à l'aide de la clé de correction de la trousse d'autoformation qui se trouve à l'annexe B.

6. Donner de la rétroaction au cadet et indiquer si oui ou non il a atteint l'objectif de compétence (OCOM).

7. Remettre la trousse d'autoformation terminée au cadet pour consultation ultérieure.

8. Inscrire les résultats dans le journal de bord du cadet et le dossier d'instruction du cadet.

MESURES DE SÉCURITÉ

S.O.

CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON

Le fait d'étudier et de remplir la trousse d'autoformation servira de confirmation de l'apprentissage de cette leçon.

CONCLUSION

DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

MÉTHODE D'ÉVALUATION

S.O.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

OBSERVATIONS FINALES

Afin d'apprécier davantage son rôle dans une organisation, il est important d'en comprendre les traditions. Une meilleure compréhension des nombreuses coutumes uniques de la Marine canadienne permet aux cadets de développer un lien avec la Marine et le programme des cadets de la Marine.

COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

S.O.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

C1-043 *ReadyAyeReady.com - The Canadian Navy*. (2006). Extrait le 21 octobre 2009 du site http://www.readyayeready.com

C1-238 *Royal Navy & Marine Customs and Traditions*. (2009). Extrait le 21 octobre 2009 du site http://www.hmsrichmond.org/avast/customs.htm

C1-239 ISBN 0-920852-38-6 Arbuckle, G. (1984). *Customs and traditions of the Canadian Navy*. Halifax, Nouvelle-Écosse, Nimbus Publishing Limited.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Coutumes et traditions de la Marine



SECTION 1 : ORIGINE ET HISTOIRE DES GRADES D'OFFICIER DE MARINE

SECTION 2 : SUPERSTITIONS ET TRADITIONS DES MEMBRES DE LA MARINE

SECTION 3 : LOIS HISTORIQUES DE LA MARINE ROYALE

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

SECTION 1
ORIGINE ET HISTOIRE DES GRADES D'OFFICIER DE MARINE

La structure des grades de la Marine évolue maintenant depuis plus d'un siècle. La nécessité d'attribuer des titres pour identifier les différents postes remonte aux temps anciens, où les premières marines militaires rudimentaires ont pris la mer. Depuis ses tout débuts, la Marine royale dispose d'une structure de grades officielle, que la Marine canadienne a été adoptée avec le temps.

OFFICIERS SUBORDONNÉS

Aspirant de marine

Le grade d'aspirant de marine tire son origine du grade de *midshipman* dans la Marine royale. Le *midshipman* logeait à l'origine, comme le suggère le nom anglais, au milieu du bateau, à mi-chemin entre les officiers, qui étaient à l'arrière, et les matelots, à l'avant. Avant d'obtenir ce grade, il devait servir trois ans comme volontaire, serviteur d'officier ou matelot de 2e classe. Une fois gradé, le marin servait pendant au moins trois ans avant de satisfaire aux conditions requises pour obtenir de l'avancement au grade de lieutenant. Un comité composé de trois capitaines devait lui faire passer un examen sur le matelotage, la navigation et la discipline. Une réussite ne garantissait pas automatiquement une promotion au poste de lieutenant; il lui donnait en attendant le grade de *passed midshipman*.

Lors de l'implantation des collèges de la marine et des établissements d'entraînement à terre vers la fin du 19e siècle, ce grade a continué de désigner le poste d'officier de premier échelon, alors que les méthodes d'entraînement changeaient du tout au tout. Dès la création de la Marine royale du Canada (MRC), on a adopté les grades utilisés par la Marine royale. Cette structure reste inchangée jusqu'à l'unification de la Marine royale du Canada avec les Forces canadiennes (FC) en 1968, où ce grade est remplacé par celui d'officier *cadet*, ou élève-officier en français. Dès l'introduction des Uniformes distinctifs pour les trois éléments (UDE) à la fin des années 1980 et au début des années 1990, le grade d'élève-officier est progressivement remplacé par celui d'aspirant de marine (*naval cadet*) afin de distinguer autrement les officiers de la Marine canadienne.



Le saviez-vous?

Pourquoi appelait-on les aspirants de marine des *snotties* (terme anglais voulant dire « morveux »)? Lorsque les aspirants de marine embarquaient comme mousses à l'âge de 12 ou 13 ans, ils étaient souvent trop pauvres pour avoir des mouchoirs. On disait qu'ils séchaient leurs larmes du mal du pays et s'essuyaient le nez sur leurs manches. Pour contrer cette pratique, on a cousu trois gros boutons de cuivre sur le revers de chaque manche.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Remarque. Tiré de Dressed to Kill (p.131), par A. Miller. 2007. Londres. National Maritime Museum.

Figure A-1 Uniforme d'aspirant de marine de la Marine royale vers 1810



Remarque. Tiré de « Archives photographies », 2010, Projet du patrimoine de la Marine canadienne. Extrait le 21 janvier 2010 du site http://www.navy.gc.ca/project_pride/all_images/photo_archive_images/Large/DNDPalmer-5.jpg

Figure A-2 Uniforme d'aspirant de marine de la MRC vers 1910



Remarque. Créé par le Directeur - Cadets 3, 2010, Ottawa, Ontario, Ministère de la Défense nationale.

Figure A-3 Uniforme d'aspirant de marine des FC vers 2010

OFFICIERS SUBALTERNES

Le saviez-vous?

La première réglementation sur l'uniforme des officiers a été passée en 1748, par Lord Anson. Cette réglementation n'étant pas très précise et les officiers du 19e siècle devant payer leur propre uniforme, on avait tendance à l'adapter à la mode civile du jour. On ne pouvait pas vraiment dire qu'ils portaient un uniforme!

Enseigne de vaisseau de 2e classe

En 1955, la Marine royale a créé le grade d'enseigne de vaisseau de 2e classe (*acting sub-lieutenant*). On les considérait comme des officiers subalternes et ils ne détenaient donc pas de commission. Après avoir passé devant le conseil de la flotte, l'enseigne de vaisseau de 2e classe était confirmé dans son grade d'enseigne de vaisseau de 1re classe et sa commission prenait effet rétroactivement à la date de sa nomination au grade d'enseigne de vaisseau de 2e classe. La Marine royale a aboli ce grade en 1993, bien qu'au Canada il reste le premier grade d'officier de marine qui détient une commission.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Le saviez-vous?

Une fois formé et promu au grade d'enseigne de vaisseau de 2e classe, chaque officier des FC reçoit une commission. On lui présente un document signé par le Gouverneur général du Canada pour le compte de Sa Majesté. Il confère au détenteur l'exercice d'autorité légitime sur les personnes qu'il commande.

Enseigne de vaisseau de 1e classe

Au début du 19e siècle, un aspirant de marine reçu (*passed midshipman*) servait de second (*master's mate)* ou aidait le capitaine dans ses fonctions, en attendant de recevoir sa commission. En 1838, une commission royale présidée par le duc de Wellington a recommandé l'adoption d'un grade qui se situe entre l'aspirant de marine et le lieutenant de vaisseau. Le grade d'officier de pont (*mate)* a été créé pour désigner un officier habilité à devenir lieutenant et qui attend d'être nommé à ce grade supérieur. En 1861, on a remplacé ce grade par celui d'enseigne de vaisseau de 1re classe (*sub-lieutenant*). Comme pour les autres grades de la marine, la MRC a emprunté ce grade de la Marine royale en 1910.

Lieutenant de vaisseau

Le mot « lieutenant » est d'origine française – *lieu tenant* – et signifie occuper la place ou le poste d'un supérieur en son absence. Initialement les lieutenants de vaisseau étaient nommés par le capitaine de chaque navire pour agir comme son subalterne direct, peu importait leur qualification. Afin de normaliser les connaissances requises pour accéder à ce grade, la Marine royale a instauré des examens au milieu du 17e siècle. Au début, le grade de lieutenant de vaisseau pouvait être occupé tant par un officier très jeune qui venait tout juste de réussir l'examen que par un officier supérieur qui attendait qu'on le nomme capitaine de son propre navire. Afin de distinguer le grade de lieutenant (*lieutenant*) dans la Marine royale de celui du même nom dans l'Armée britannique, on a ajouté « de vaisseau » en français, ou (*Navy)* en anglais, au titre officiel qui est toujours en usage dans les FC.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Remarque. Tiré de Dressed to Kill (p.142), par A. Miller. 2007. Londres. National Maritime Museum.

Figure A-4 Uniforme de lieutenant de la Marine royale vers 1810



Remarque. Tiré de « Officers », 2010, Canadian Military Police Virtual Museum. Extrait le 21 janvier 2010 du site http://mpmuseum.org/index3.html

Figure A-5 Uniforme de lieutenant de vaisseau de la MRC vers 1910



Remarque. Tiré du ministère de la Défense nationale, 2010, Revue L'ENCRE de la Réserve navale. Extrait le 21 janvier 2010 du site http://www.navy.forces.gc.ca/navy_images/navres_images/eye/1508.jpg

Figure A-6 Uniforme de lieutenant de vaisseau des FC vers 2010

OFFICIERS SUPÉRIEURS

Capitaine de corvette

Au 19e siècle, les lieutenants de vaisseau (*lieutenant-commander*) étaient parfois appelés à commander de petits navires qui ne justifiaient pas la présence d'un commandant ou d'un capitaine. La Marine royale désignait ces officiers comme suit, à divers moments : *lieutenant in command, lieutenant and commander* ou *senior lieutenant*. Au cours de cette même période, la Marine royale a divisé certains grades en vue de ramener le nombre de grades d'officiers de marine égale au nombre de grades d'officiers de l'armée. C'est pourquoi les lieutenants de vaisseau qui avaient moins de huit ans d'ancienneté portaient deux galons et étaient du même grade qu'un capitaine de l'armée, alors que les autres portaient deux galons séparés d'un galon mince et étaient du même grade qu'un major de l'armée. En 1862, la United States Navy a été la première à adopter officiellement un nouveau grade de capitaine de corvette, identifié par deux galons épais séparés d'un galon mince. La Marine royale a adopté le grade en 1914, suivi peu après de la MRC.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Remarque. Tiré de « Vintage Photographs – Commanders », 2010, Firstworldwar.com. Extrait le 21 janvier 2010 du site http://www.firstworldwar.com/photos/commanders2.htm

Figure A-7 Uniforme de capitaine de corvette de la MRC vers 1910



Remarque. Tiré du ministère de la Défense nationale, 2010, FMAR[P] Forces maritimes du Pacifique, Profils. Extrait le 21 janvier 2010 du site http://www.navy.forces.gc.ca/navy_images/marpac_images/profiles/large/botting.jpg

Figure A-8 Uniforme de capitaine de corvette des FC vers 2010

Capitaine de frégate

Le grade de capitaine de frégate a été créé de façon assez similaire à celui de capitaine de corvette, mais un peu plus d'un siècle auparavant. À la fin du 18e siècle, il n'existait aucun grade entre lieutenant et capitaine. Un lieutenant chargé d'un petit navire était désigné en anglais *master and commander*. Ce titre a ensuite été raccourci à *commander*, ou capitaine de frégate en français, pour devenir en 1794, un nouveau grade permanent. La Marine royale et la Marine canadienne utilisent ce titre encore de nos jours.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Remarque. Tiré de Dressed to Kill (p.129), par A. Miller. 2007. Londres. National Maritime Museum.

Figure A-9 Uniforme de capitaine de frégate de la Marine royale vers 1810



Remarque. Tiré de « Blog », 2010, Petition to Restore the Royal Designation: Royal Canadian Navy-Royal Canadian Air Force. Extrait le 21 janvier 2010 du site http://www.flickr.com/photos/22214753@N07/2142206064/

Figure A-10 Uniforme de capitaine de frégate de la MRC vers 1910



Remarque. Tiré de « Blog », 2009, Assoluta Tranquillita. Extrait le 21 janvier 2010 du site http://assolutatranquillita.blogspot.com/2009/04/commander-josee-kurtz-first-woman-to.html

Figure A-11 Uniforme de capitaine de frégate des FC vers 2010

Capitaine de vaisseau

Avant le 17e siècle, où les marines n'étaient levées qu'en temps de guerre, les navires étaient affrétés pour le service militaire par le souverain. À cette époque, le fonctionnement et la navigation du navire étaient à la charge d'hommes commandés par le capitaine du navire. Les soldats à bord qui supervisaient l'armement et les tactiques de combat étaient commandés par un lieutenant ou un capitaine de l'armée. L'avènement de marines permanentes aux 17e et 18e siècles a donné lieu à l'unification progressive des fonctions sur le navire et à la création de nouveaux grades d'officier de marine. Les grades de lieutenant de vaisseau et de capitaine de vaisseau ont été établis de cette manière, ce dernier grade désignant l'officier commandant de l'équipage du navire. Comme mentionné précédemment, les grades de capitaine de corvette et de capitaine de frégate ont été établis comme postes d'autorité entre le capitaine de vaisseau et le lieutenant de vaisseau.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Remarque. Tiré de Dressed to Kill (p.124), by A. Miller. 2007. London. National Maritime Museum.

Figure A-12 Uniforme de capitaine de vaisseau de la Marine royale vers 1810



Remarque. Tiré de « People », 2010, HMCS ALGONQUIN R17/ 224. Extrait le 21 janvier 2010 du site http:// www.jproc.ca/r17/peacpeop.html

Figure A-13 Uniforme de capitaine de vaisseau de la MRC vers 1910



Remarque. Tiré du Ministère de la Défense nationale, 2010, Profils des DNS. Extrait le 21 janvier 2010 du site http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/ dsa-dns/sa-ns/ab/sobv-vbos-fra.asp? maction=view&¤mbiographyid=681

Figure A-14 Uniforme de capitaine de vaisseau des FC vers 2010

Le saviez-vous?

Jusqu'en 1857, les capitaines de la Marine royale pouvaient choisir eux-mêmes le style d'uniforme de leur équipage, en allant d'un style pratique et de bon goût à un style des plus ridicules. À une occasion, en 1853, le commandant du NCSM Harlequin a habillé son équipage de navire en Arlequins (personnage de théâtre pantomime portant un costume à carreaux). On croit que cet incident aurait incité l'Amirauté à normaliser l'uniforme.

OFFICIERS GÉNÉRAUX

Les officiers généraux (*flag officers*) sont les officiers les plus élevés en grade de la marine. L'origine du terme anglais remonte à l'époque où ces officiers de grade supérieur donnaient leurs ordres à l'aide de drapeaux à bord des navires. Le terme anglais *general officer* désigne au Canada les officiers de l'armée et de l'air de rangs équivalents, tandis que le terme *flag officer* est utilisé pour le personnel de la marine.

Commodore

Le grade de commodore a été créé initialement pour désigner temporairement un capitaine qui commandait une escadrille de plus d'un navire. Dans certaines marines, y compris la Marine royale, ce grade était vu comme un poste de capitaine avec ancienneté, alors que d'autres lui conféraient le statut prestigieux d'officier général. La raison pour laquelle la Marine royale n'accordait pas ce statut était qu'elle souhaitait limiter les

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

coûts qu'engagerait la nomination d'une plus grande quantité d'amiraux pour répondre aux besoins d'une flotte en rapide expansion. La nomination de commodores remonte au milieu du 17e siècle. Pendant longtemps, il existait, au sein de la Marine royale, deux classes de commodore, qu'on a fusionnées en 1958. Ce grade, adopté par la MRC en 1910, existe encore de nos jours au sein de la Marine canadienne, comme premier échelon des officiers généraux.



Remarque. Tiré de Dressed to Kill (p.161), by A. Miller. 2007. London. National Maritime Museum.

Figure A-15 Uniforme de commodore de la Marine royale vers 1810



Remarque. Tiré de « A Sad State of Affairs », 2010, Legion Magazine. Extrait le 21 janvier 2010 du site http://www.legionmagazine.com/en/index.php/2009/08/a-sad-state-of-affairs-navy-part-34/

Figure A-16 Uniforme de commodore de la MRC vers 1910



Remarque. Tiré du ministère de la Défense nationale, 2010, Profils des DNS. Extrait le 21 janvier 2010 du site http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dsa-dns/sa-ns/ab/sobv-vbos-fra.asp?maction=view&¤mbiographyid=628

Figure A-17 Uniforme de commodore des FC vers 2010

Contre-amiral

Au fil des ans, pendant les guerres navales, on subdivisait le grade d'amiral pour des raisons pratiques. Bien qu'il ne soit plus nécessaire aujourd'hui de procéder ainsi, les grades restent d'usage courant. À l'époque de la navigation à voile, lorsque deux flottes engageaient le combat, chaque force opposée formait une ligne à peu près droite. Le navire de l'amiral (commandant de la flotte) se plaçait au milieu de la flotte. Puisque les navires à l'arrière courraient le moins de danger, ils étaient commandés par des amiraux moins expérimentés, qu'on désignait « commandants en troisième ». Avant de s'appeler *rear admiral* en anglais, le contre-amiral s'appelait *admiral of the rear*, signifiant « amiral de l'arrière ».

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Note. From Dressed to Kill (p.122) by A. Miller. 2007. London. National Maritime Museum.

Figure A-18 Uniforme de contre-amiral de la Marine royale vers 1810



Remarque. Tiré de « Archives photographies », 2010, Projet du patrimoine de la Marine canadienne Extrait le 21 janvier 2010 du site http://www.navy.gc.ca/project_pride/all_images/photo_archive_images/Large/PA-096505.jpg

Figure A-19 Uniforme de contre-amiral de la MRC vers 1910



Remarque. Tiré du ministère de la Défense nationale, 2010, Profils des DNS. Extrait le 21 janvier 2010 du site http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dsa-dns/sa-ns/ab/sobv-vbos-fra.asp?maction=view&¤mbiographyid=219

Figure A-20 Uniforme de contre-amiral des FC vers 2010

Vice-amiral

Le navire de l'amiral se trouvant au centre de la flotte et celui du contre-amiral à l'arrière, la tâche de commander les navires avant de la flotte revenait au vice-amiral. Puisque les navires à la tête de la flotte courraient le plus de danger, il était avantageux que le deuxième amiral le plus expérimenté occupe ce poste. De nos jours, le vice-amiral est le deuxième grade d'amiral.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Remarque. Tiré de Dressed to Kill (p.112), par A. Miller. 2007. London. National Maritime Museum.

Figure A-21 Uniforme de vice-amiral de la Marine royale vers 1810



Remarque. Tiré de « Cutthroat Careerism », 2010, Legion Magazine. Extrait le 21 janvier 2010 du site http://www.legionmagazine.com/en/index.php/2009/12/cutthroat-careerism-navy-part-36/

Figure A-22 Uniforme de vice-amiral de la MRC vers 1910



Remarque. Tiré du ministère de la Défense nationale, 2010, Profils des DNS. Extrait le 21 janvier 2010 du site http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dsa-dns/sa-ns/ab/sobv-vbos-fra.asp?maction=view&¤mbiographyid=125

Figure A-23 Uniforme de vice-amiral des FC vers 2010

Amiral

Le titre « amiral » est dérivé de l'arabe *amir-al*, signifiant « commandant de », comme dans *amir-al-baha*, seigneur de la mer. Les croisés d'Europe ont emprunté ce mot arabe, qui s'est transformé avec le temps pour devenir « amiral ». La plupart des marines du monde utilisent ce titre pour désigner le grade le plus élevé de la marine. La Marine royale dispose aujourd'hui d'un grade plus élevé utilisé en temps de guerre, soit celui d'« amiral de la flotte ». Au sein des FC, le grade le plus élevé qu'un officier de la marine peut espérer atteindre est celui d'amiral, et seulement s'il est nommé Chef d'état-major de la Défense (CEMD).

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Remarque. Tiré de Dressed to Kill (p.108), par A. Miller. 2007. London. National Maritime Museum.

Figure A-24 Uniforme d'amiral de la Marine royale vers 1810



Remarque. Tiré de « Archives photographies », 2010, Projet du patrimoine de la Marine canadienne Extrait le 21 janvier 2010 du site http://www.navy.gc.ca/project_pride/all_images/photo_archive_images/Large/DNDKingsmill-1.jpg

Figure A-25 RCN Admiral Uniform c. 1910

Se creuser les méninges n° 1 **:**

En quelle année le grade de capitaine de corvette a-t-il été adopté?

_____

Se creuser les méninges n° 2 **:**

Comment le grade de contre-amiral a-t-il été créé?

_____

_____

_____

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

SECTION 2
SUPERSTITIONS ET TRADITIONS DES MEMBRES DE LA MARINE

Les superstitions sont des croyances ou notions, ou un système ou un ensemble de croyances, qui ne sont pas fondées sur la raison ou des connaissances. Les traditions, quant à elles, sont des croyances, des légendes, des coutumes, des informations ou des énoncés transmis de génération en génération. Dans l'environnement naval, bon nombre de ces superstitions et traditions se sont entremêlées au fil des ans pour former la riche histoire dont nous sommes fiers.

TRADITIONS

Barbes

Les anciens Hébreux, Grecs et Romains associaient la barbe à la sagesse et à la virilité. Les marins ont commencé à porter la barbe pour des raisons pratiques. En effet, jusqu'à tout récemment, l'eau était une denrée rare à bord des navires. On considérait qu'utiliser de l'eau pour se raser était du gaspillage. Avec l'avènement des navires modernes et l'abondance de l'eau douce, le rasage devenait plus aisé. Les marins du monde entier perpétuent cette tradition en portant la barbe. Celle-ci est maintenant officiellement interdite chez le personnel navigant de la Marine canadienne parce qu'elle empêche les masques filtrants utilisés dans la lutte contre les incendies à bord du navire de former un joint étanche sur le visage.

Carré des officiers

Avant le 18e siècle, chaque officier logeait et mangeait dans ses propres quartiers, si étroits qu'ils fussent. Par contre, la cabine du capitaine portait le nom de « grande cabine ». Elle se trouvait au-dessus de la penderie, un caisson souvent utilisé pour remiser des objets de valeur pris à l'ennemi. Lorsqu'elle était vide, les officiers l'utilisaient pour suspendre leurs uniformes de rechange. C'est aux alentours de 1750 que l'on mentionne pour la première fois son utilisation comme mess général des officiers. À cette époque, elle était beaucoup plus grande qu'un caisson; c'est pourquoi on l'a rebaptisée « carré des officiers ». Aujourd'hui, les navires renferment toujours un carré des officiers où ceux-ci prennent leurs repas, passent du temps quand ils ne sont pas de service et reçoivent les invités lorsque le navire est accosté au port. Certains petits établissements à terre ont intégré les services de restauration avec les installations du mess afin d'optimiser leur fonctionnement; cependant, la plupart comportent toujours un bar ou autres installations du mess pour les officiers, qu'on appelle encore le « carré des officiers ».

Obsèques en mer

Les obsèques en mer sont une cérémonie impressionnante et empreinte de dignité. Il s'agit de la manière la plus naturelle de se défaire d'un corps sur un navire en mer. On avait coutume de coudre le corps du marin dans son hamac ou autre morceau de toile et de lester les pieds lourdement, anciennement à l'aide de plusieurs boulets de canon, pour éviter que le corps remonte à la surface. Par superstition ou pour s'assurer du décès, on piquait le carrelet à voiles à travers son nez pour terminer l'ouvrage.

Sonner les cloches

La coutume d'utiliser la cloche du navire pour marquer le passage du temps date probablement du 13e siècle, où on l'utilisait conjointement avec le sablier aux demi-heures. On sonnait la cloche chaque fois que l'on retournait le sablier et le nombre de coups augmentait durant le quart. Les sabliers ont disparu des navires en 1857. On ne sonnait pas les cloches entre l'appel de la retraite et l'appel du matin, d'où l'expression « période de silence ». Avant 1797, on sonnait la cloche, de 1 h à 8 h, pendant les petits quarts. On rapporte que le signal de déclenchement de la mutinerie de la Nore devait être les cinq coups de cloche durant le petit quart, mais qu'un officier qui a eu vent du complot ordonna que l'on ne sonne qu'un seul coup. L'histoire démontre que son geste n'a eu aucun effet sur le déclenchement de la mutinerie. Toutefois, la coutume est restée.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Le saviez-vous?

La mutinerie de Nore, fomentée par Richard Parker, a éclaté le 12 mai 1797, date à laquelle l'équipage du NSM Sandwich s'est emparé de son navire à Nore, un mouillage dans l'estuaire de la Tamise. Les mutins exigeaient des augmentations de paye et des modifications au Code de justice militaire. Contrairement à la mutinerie de Spithead, qui éclata quelques semaines plus tôt, la mutinerie de Nore a tourné à la violence, les demandes de l'équipage n'ayant pas porté ses fruits. La mutinerie s'est conclue par la pendaison de Richard Parker et de 28 autres supérieurs, alors qu'aucune punition, ou presque, n'a été infligée au gros de l'équipage du navire.



Nommer les cloches qu'on sonne chaque demi-heure de la journée.

_____
_____
_____
_____
_____
_____

Cette information a été traitée à l'OCOM M123.04 (Sonner la cloche du navire).

Killick

Killick est un mot gaélique désignant l'ancre. C'est à l'écusson portant une seule ancre engagée que le matelot de 1re classe emprunte le terme d'argot maritime désignant son grade. L'ancre engagée n'a rien à voir avec la compétence de matelotage de celui qui porte l'écusson, mais son origine remonte à l'antiquité en tant que symbole religieux de ténacité, d'espoir et de salut. Elle réapparaît sur le signe héraldique de Lord Effingham, grand amiral à la fin du 16e siècle, et son utilisation dans la Marine remonte probablement à cette époque.

Écussons de navire

La couronne navale Tudor est un petit cercle surmonté par les poupes de quatre navires de guerre, chacun étant orné de trois lanternes de dunette et de quatre voiles carrées, chacune de celles-ci étant étendue sur un mât et une vergue et pleinement gonflée et fixée solidement. Les poupes et les voiles sont placés alternativement autour du petit cercle. Il semble que la première description de l'utilisation de cette couronne dans la Marine figure dans les *Sailing and Fighting Instructions* (directives sur la navigation et le combat), publiées en 1746. On y indique que la couronne navale était une récompense accordée à tout marin qui, le premier, abordait un navire ennemi. À l'heure actuelle, la couronne navale se trouve habituellement au sommet des écussons de navire. Les écussons des NCSM comportent trois feuilles d'érable de couleur or dans le bas en plus d'autres symboles ou animaux distinctifs canadiens. Les feuilles d'érable des écussons des corps de cadets de la Marine sont rouges.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



Nommer d'autres symboles militaires ou particuliers aux cadets où l'on retrouve la couronne Tudor, ou couronne navale Tudor.

_____
_____
_____
_____

Embarquement/débarquement

Un officier subalterne embarque toujours le premier dans un bateau ou une voiture et en sort toujours le dernier. La raison première en était peut-être que, pendant ce temps, l'officier supérieur pouvait rester au sec et en sécurité. Bien que la confusion règne sur ce point, un officier subalterne doit précéder son supérieur sur la planche d'embarquement et le suivre lorsqu'il monte à bord. Cette coutume est le plus utile lorsqu'un officier supérieur et son état-major montent à bord d'un navire, car elle permet au capitaine de saluer l'officier et de le conduire à la cabine du capitaine sans devoir se mêler aux officiers d'état-major. Lorsque l'officier supérieur est prêt à quitter le navire, son entourage peut descendre par la planche d'embarquement ou l'échelle pendant qu'il prend congé du capitaine.



***Se creuser les méninges no 3* :**

Décrire les origines du terme « carré des officiers ».

_____
_____
_____
_____
_____

Ration d'alcool

Dans les premiers temps, on remplaçait l'eau par du vin, de la bière ou des spiritueux pendant le quart. La ration habituelle était d'un galon de vin ou de bière par jour par homme. On rapporte que sir Martin Frobisher (1535–1594) avait faire remarquer : « Nous naviguerons aussi longtemps qu'il restera de la bière ». Si l'on optait pour le rhum, on le distribuait deux fois par jour : au dîner et au souper. La ration quotidienne était d'une pinte pour les hommes et d'une demi-pinte pour les mousses.

En 1740, l'amiral Edward Vernon donnait l'ordre à ses capitaines et médecins d'émettre des recommandations concernant la distribution du rhum. Il s'inquiétait du fait que la quantité d'alcool consommée contribuait à la délinquance des hommes à bord. On a alors recommandé de diluer le rhum avec de l'eau. On a appelé ce mélange « grog », une allusion à l'amiral que l'on surnommait « Old Grog » en raison de son habit fait d'étoffe de soie à trame de coton (*grogram*).

En 1824, la ration de rhum était ramenée à deux onces et demie. L'usage du thé se répandit dans la Marine et la ration de rhum au souper fut supprimée. En 1831, la pénurie d'espace d'entreposage a entraîné, dans la Marine royale, l'élimination du vin et de la bière pour ne laisser qu'une seule ration de rhum par jour.

L'appel « Up spirits » fut utilisé pour aviser l'équipage du navire de la distribution des rations d'alcool. L'appel était lancé aux six coups de cloche durant le quart d'avant-midi ou à 11 h. L'officier de service, l'officier marinier chargé de l'approvisionnement et le capitaine d'armes retiraient de l'armoire la ration quotidienne de l'équipage.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Une fois que la ration des chefs et des officiers mariniers était distribuée, ce qu'il restait de rhum était versé dans un tonneau de chêne portant l'inscription « Dieu bénisse le Roi », remplacée plus tard par « Dieu bénisse la Reine », pour les subalternes. Les hommes échangeaient souvent leur ration pour des faveurs, comme prendre le quart d'une autre personne ou faire la lessive.

La distribution de ration a été adoptée par les marins canadiens lors de la création de la MRC en 1910. Dans la deuxième moitié du 20e siècle, les navires de guerre devenant plus coûteux et complexes, avec l'avènement de l'électronique, il semblait mal avisé de permettre la consommation d'alcool avant le dîner. Le 31 juillet 1970, la Marine royale lançait l'appel « Up spirits » pour la dernière fois. Le 31 mars 1972, la marine canadienne fut la dernière du Commonwealth à lancer cet appel. Comme on s'y attendait, la fin d'une tradition vieille de 300 ans a été mal prise par certains et on appelle ce jour, depuis ce temps, le *Black Tot Day*.

SUPERSTITIONS

Boucles d'oreille

La coutume des marins de porter des boucles d'oreille a plusieurs origines possibles. Certains croient qu'elle remonte à une ancienne coutume où l'on portait des boucles d'oreilles comme porte-bonheur pour éloigner les démons, qui, croyait-on, pénétraient dans le corps par les oreilles. Au Moyen-Âge, les marins portaient des boucles d'oreille pour s'assurer qu'on les inhume selon les rites chrétiens s'ils se noyaient en mer. Ils croyaient que si l'on trouvait leur corps, on pourrait échanger la valeur de la boucle d'oreille contre le coût d'une inhumation. Les acupuncteurs croyaient que le percement des oreilles améliore la vue, l'un des sens les plus précieux pour les marins. Quelle qu'en soit l'origine, nul doute est que les boucles d'oreilles et les marins ont partagé une longue histoire ensemble jusqu'au 20e siècle où elles se sont démodées.

Tatouages

Les marins ont eu l'idée de se tatouer au contact des habitants du Pacifique Sud, lors des premières expéditions dans ce coin du monde au 17e siècle. Certains marins se faisaient tatouer un crucifix, de façon à ce que l'on puisse identifier leur corps et les enterrer selon les rites sacrés. Cette association entre tatouage et marins a donné lieu à l'apparition des salons de tatouage en abondance dans les ports, à une époque où ils étaient rares ailleurs. Un tatouage en particulier, celui d'un cochon ou d'un coq, est considéré comme un porte-bonheur. On le portait habituellement sur le pied, mais, à l'heure actuelle, il apparaît souvent juste au-dessus du genou. À bord des navires à voiles, on gardait en cage des cochons et des coqs. Lorsqu'un navire coulait, le vent et les vagues transportaient ces cages jusqu'au rivage, ce qui en faisait, la plupart du temps, les seuls survivants. Chez les marins, le tatouage est destiné de nos jours à des fins purement décoratives.

Sifflement

Il est interdit de siffler sur la plupart des navires, un sifflement pouvant être confondu avec le coup de sifflet du manœuvrier, utilisé pour attirer l'attention avant de transmettre un appel. Une ancienne raison pour laquelle on interdisait le sifflement était la coutume de siffler pour avoir du vent lorsqu'un voilier était encalminé. Si, par hasard, une tempête s'ensuivait, on supposait que l'on avait exagéré. Aussi, les marins étant superstitieux, ils diminuèrent strictement leurs habitudes de siffler. À l'époque où l'on sifflait pour avoir du vent, il était d'usage d'enfoncer un couteau dans le grand mât du côté où l'on voulait le vent.



Le saviez-vous?

Une autre superstition étrange consistait, pour avoir du vent, à faire des nœuds sur une courte longueur de cordage. On faisait un seul nœud pour obtenir une brise légère, deux pour de bonnes brises et trois pour des vents forts.

Le sixième livre du poète romain Virgile nous apprend que les anciens matelots avaient l'habitude de déposer une pièce de monnaie sous le pied de chaque mât pour payer le prix de la traversée du Styx à Charon. Ils s'assuraient ainsi que tous les marins traverseraient le fleuve des enfers en toute sécurité si un malheur frappait

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

le vaisseau. Par respect pour cette vieille superstition, cette pratique est toujours en vigueur, sauf qu'on place la pièce dans la charpente métallique plutôt que sous le mât en bois. Au temps des Romains, l'introduction d'une pièce en cuivre dans la bouche d'un marin mort avait le même objectif.

Toasts

On dit que la coutume du toast remonte aux anciens Grecs. L'hôte buvait la première gorgée pour prouver à son invité que le vin n'était pas empoisonné. Dans les restaurants où l'on sert du vin, on permet à l'hôte de le goûter avant de remplir les verres des invités. Dans un dîner réglementaire, il est interdit de porter un toast avant le toast au souverain ou à la souveraine, sauf s'il y a des invités étrangers; dans ce cas, on porte d'abord un toast aux chefs d'État étrangers. Dans les milieux civils, il est permis de porter un toast à l'eau bien que, suivant une superstition de marin, celui qui fait l'objet du toast périra noyé. De même, un verre qui tinte sonne le glas pour la mort d'un marin. C'est pourquoi les officiers de marine ne cognent jamais leurs verres lorsqu'ils portent un toast.



Nommer les toasts du jour dans la Marine.

_____ _____
_____ _____
_____ _____
_____ _____
_____ _____

Cette information a été traitée dans l'OCOM M220.03 (Reconnaître les traditions des navires de guerre).



Se creuser les méninges n° 4 :

Pourquoi le sifflement n'était-il pas permis à bord des navires?

_____
_____
_____
_____
_____

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

SECTION 3
LOIS HISTORIQUES DE LA MARINE ROYALE

Toutes les formes de société ont besoin d'un code de conduite destiné à leur population. Cette règle est d'autant plus nécessaire dans l'espace étroit d'un navire en mer qui, par sa nature, est à la fois isolé et, dans une certaine mesure, indépendant de toute autre forme de pouvoir. Des lois régissant le service en mer ont été définies ou mises en vigueur d'après les coutumes existantes. Il a donc fallu instituer divers châtiments pour mettre en application et faire respecter ces lois. Il existe une relation très étroite entre les lois et les châtiments. C'est pourquoi on doit garder ces deux notions à l'esprit lorsqu'on utilise l'expression « discipline » dans son contexte historique.

LOIS DES 12E ET 13E SIÈCLES

Les premiers textes concernant le droit de la mer rédigés en anglais, sur lesquels se basent la *Loi sur la discipline navale* de 2006 et la *Loi sur la défense nationale*, remontent au 12e siècle.

Les Rôles d'Oléron

Les *Rôles d'Oléron* furent la première déclaration de droit maritime officielle du nord-ouest de l'Europe. À l'époque, l'autorité britannique les avait attribués à Richard 1er, bien qu'on croit aujourd'hui que ce serait plutôt sa mère, Aliénor d'Aquitaine, qui en serait l'auteure. Voici un extrait des *Rôles d'Oléron*, datant environ de l'an 1160 :



Remarque. Extrait de « www.walterscott.lib.ed.ac.uk », 2009. Extrait le 26 novembre 2009 du site http://www.walterscott.lib.ed.ac.uk/portraits/engravers/graphics/richard.jpg

Figure A-26 Richard Ier

Richard, par la grâce de Dieu, roi d'Angleterre, duc de Normandie et comte (etc.). À tous les vaisseaux allant par la mer à Jérusalem, salut. Sacher que sur le conseil d'hommes avisés, nous publions les ordonnances suivantes :

- Quiconque tue un homme à bord d'un navire sera lié au cadavre de sa victime et jeté à la mer; si l'homme est tué à terre, le meurtrier sera lié au cadavre de sa victime et enterré avec elle.
- Quiconque est convaincu par témoignage valable d'avoir dégainé un couteau pour frapper autrui, ou qui a blessé quelqu'un, sera amputé de la main. S'il ne l'a frappé qu'avec la paume de sa main, sans entraîner de perte de sang, il sera plongé trois fois dans la mer.
- Quiconque fera des reproches à son compagnon, l'accablera d'injures ou le maudira, devra lui donner autant d'onces d'argent qu'il sera reconnu coupable.
- Quiconque est coupable de vol aura la tête rasée comme celle d'un champion, puis couverte de poix brûlante, et sera ensuite débarqué dès que le navire touchera terre.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

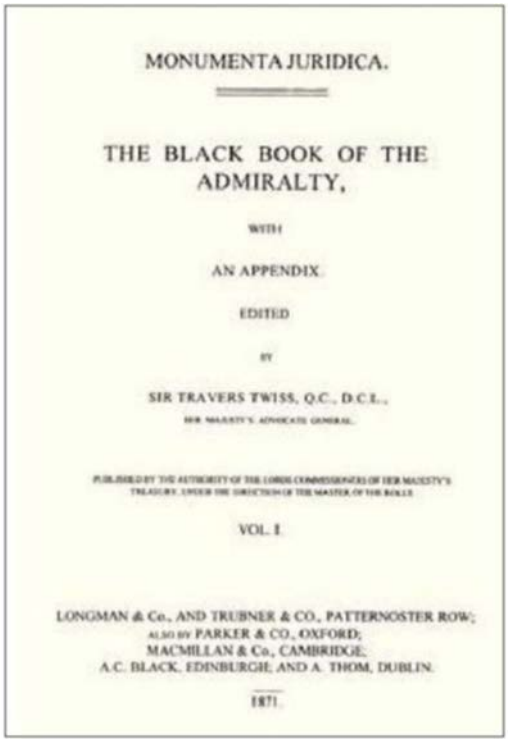
LOIS DES 14E ET 15E SIÈCLES

Le saviez-vous?

Le terme « cour martiale » date probablement du début du 14e siècle, à l'époque de la Cour de chevalerie d'Édouard III.

Le Livre noir de l'amirauté

Au fur et à mesure qu'on établissait de nouvelles lois après les *Rôles d'Oléron*, on les compilait. Durant ce temps, on a établi la haute cour de l'amirauté (*High Court of the Admiralty*) ainsi que le *Livre noir de l'amirauté*, où on y a consigné toutes les lois régissant les bâtiments naviguant sous pavillon britannique. Le plus vieux manuscrit à nous parvenir jusqu'à aujourd'hui date de l'an 1450 approx. En 1871, sir Travers Twiss publiait une édition incluant le texte de l'époque médiévale.


MONUMENTA JURIDICA.

THE BLACK BOOK OF THE ADMIRALTY,

WITH

AN APPENDIX

EDITED

BY

SIR TRAVERS TWISS, Q.C., D.C.L.,

VOL. I.

LONGMAN & Co., AND TRUBNER & CO., PATTERNOSTER ROW;
ALSO BY PARKER & CO., OXFORD;
MACMILLAN & Co., CAMBRIDGE;
A.C. BLACK, EDINBURGH; AND A. THOM, DUBLIN.

1871.

Remarque. Tiré de « Google Images », 2009. Extrait le 26 novembre 2009 du site http://images.google.ca/imgres?imgurl=http://www.lawbookexchange.com/images/36551.JPG

Figure A-27 Livre noir de l'Amirauté (*The Black Book of the Admiralty)*

Que tout le monde sache, qu'à l'aide de nos conseillers loyaux, nous avons rédigé les présentes ordonnances :

Quiconque commettra un meurtre à bord d'un navire sera lié au corps de sa victime et jeté à la mer.

Si le meurtre est commis à terre, le meurtrier sera lié au corps de la victime et enterré vivant.

Si un homme est coupable d'avoir dégainé un couteau pour en frapper un autre, ou d'avoir frappé quelqu'un et entraîné une perte de sang, on l'amputera d'une main.

Si un homme frappe un autre avec sa main, on le plongera trois fois dans la mer.

Si un homme calomnie ou insulte autrui, on lui réclamera autant d'onces d'or que de fois qu'il a calomnié.

Si un voleur est reconnu coupable de son acte, on versera de la poix brûlante sur sa tête, sur laquelle on répandra ensuite des plumes de façon à ce qu'il soit marqué, puis on le débarquera à la première escale de la flotte.

Ces lois stipulent également que toutes les autres fautes commises en mer seront punies conformément aux coutumes de la mer.

Le châtiment consigné dans le *Livre noir de l'amirauté* pour les marins qui s'endormaient pendant leur quart, faute grave car elle mettait en danger le navire, allait de l'humiliation à la brutalité s'il y avait récidive. À la première infraction, on versait un seau d'eau de mer sur la tête du coupable. La deuxième fois, on lui liait les mains au-dessus de la tête et on versait un seau d'eau dans chaque manche. À la troisième infraction, on liait les mains du coupable au mât et on attachait aux bras une lourde pièce de métal. De plus, le capitaine pouvait commander de rendre la douleur plus forte, s'il le désirait. L'infraction suivante entraînait inévitablement la

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

mort. Le coupable était enfermé dans un panier qu'on suspendait en dessous du beaupré. On lui donnait une miche de pain, une chope de bière et un couteau bien aiguisé. On postait ensuite une sentinelle armée pour veiller à ce qu'il ne remonte pas à bord s'il arrivait à sortir du panier. Le coupable n'avait que deux solutions : mourir de faim ou couper la corde retenant le panier et se noyer.



Pourquoi, selon vous, ces châtiments étaient-ils si durs?

_____
_____
_____

Le Code de justice militaire

Le Code de justice militaire (*Articles of War*) officialisé pour la première fois dans l'Act *for the Establishing Articles and Orders for the Regulating and Better Government of His Majesties Navies Ships of War & Forces by Sea* était un code de discipline naval inspiré du *Livre noir de l'amirauté*. Son entrée en vigueur date de 1661, sous le règne de Charles II. Les châtiments qu'on y trouve sont brutaux, mais le principe de discipline reste en vigueur de nos jours.

LOIS DES 18E ET 19E SIÈCLES

Révisions du Code de justice militaire

Le pouvoir des politiciens, de la Chambre des communes britannique et de la cour de *common law*, qui s'imposait de plus en plus, commençait à contrecarrer l'ordre juridique naval déjà bien établi. Cette ingérence a donné lieu, en 1749, à une révision instaurant l'indépendance et l'autorité d'une cour martiale navale, sans toutefois lui donner vraiment de liberté pour modifier ou, plus important encore, pour abolir les châtiments sévères prescrits dans le Code de justice militaire. Après l'exécution du vice-amiral John Byng, en 1757, que la marine a été incapable d'éviter, une autre modification au Code de justice militaire a été adoptée afin de lui accorder une certaine latitude concernant le prononcé des condamnations. Vers la moitié du 18e siècle, la majorité des capitaines de navire n'infligeaient plus les châtiments prescrits dans les anciennes lois, comme les *Rôles d'Oléron* et le *Livre noir de l'amirauté*, bien que ces châtiments restaient légaux.

Loi sur la discipline navale

En 1860, lord Clarence Paget, premier secrétaire de l'amirauté et porte-parole du gouvernement sur les questions navales, a soumis un nouveau projet de loi visant à mettre la législation en harmonie avec les pratiques déjà en place. Les châtiments barbares d'antan étaient ainsi supprimés de la loi. Bien que des révisions mineures aient été apportées au cours du siècle suivant, cette loi est restée en vigueur jusqu'à l'apport d'une révision importante en 1957.



***Se creuser les méninges n° 5* :**

Expliquer ce qu'est le *Livre noir de l'amirauté*?

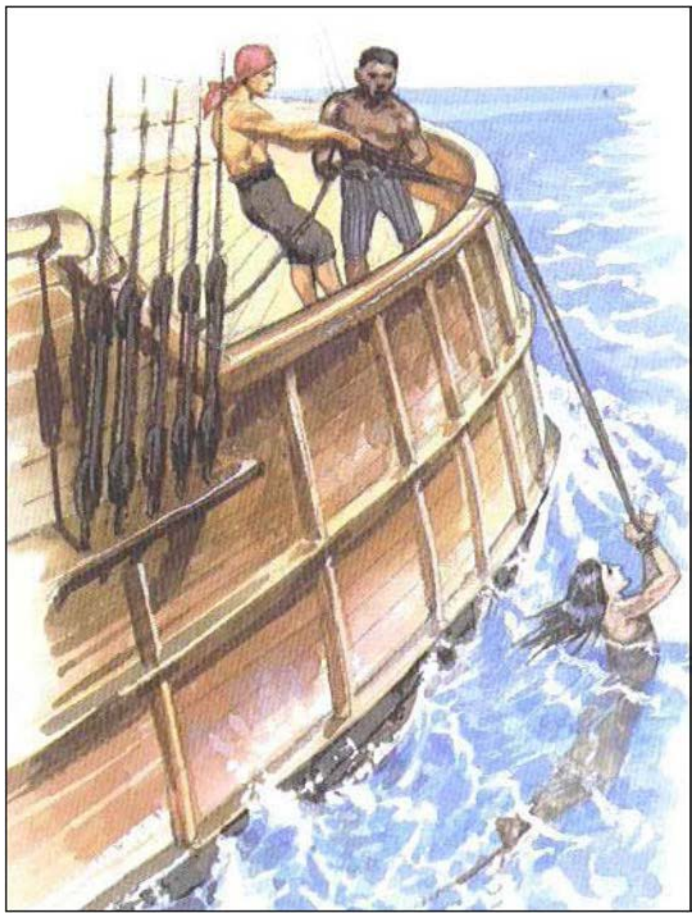
_____
_____
_____

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

CHÂTIMENTS DIVERS

Châtiment de la « cale humide »

Un châtiment particulièrement sévère et habituellement mortel était celui de la cale humide. Il était destiné à punir des infractions graves et a été abandonné par la Marine royale aux alentours de 1720. Il était toujours en vigueur dans les marines hollandaise et française jusqu'en 1750. On faisait passer un gros cordage à travers une poulie fixée au bout de la vergue inférieure, de chaque côté du navire. Une des extrémités du cordage passait sous les bras et autour de la poitrine du condamné dont on avait lié les poignets derrière le dos. Le cordage coulissait ensuite par l'autre poulie, passait sous le navire et l'autre extrémité était enroulée autour des chevilles du coupable. Sur l'ordre du capitaine, le maître d'équipage commandait la manœuvre suivante : on soulevait le condamné au-dessus du pont, puis on le faisait passer au-dessus de la rambarde; on tirait sur le filin passant sous la coque, de façon à ce que le condamné passe sous le navire et ressorte de l'autre côté les pieds en l'air. La tension du filin faisait en sorte que son ventre, sa poitrine et son visage frottaient contre les bernacles accrochées à la coque. De plus, il ressortait de ce supplice à moitié noyé.



Remarque. Tiré de « Photobucket », 2009. Extrait le 26 novembre 2009 du site >http://media.photobucket.com/image/keel-hauling/PokerStick/kielhalen.jpg

Figure A-28 Châtiment de la « cale humide »

Pendaison

La mutinerie était punie par la pendaison à un bout de vergue. La dernière exécution a eu lieu en 1860 : le condamné avait essayé d'assassiner son capitaine. Le condamné ne mourrait pas instantanément comme dans les exécutions capitales où on utilise la potence. En effet, on liait les mains et les pieds du prisonnier, puis on lui passait la corde au cou. Ensuite, une douzaine d'hommes, des rameurs (en général les pires coquins

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

du navire), tiraient sur le palan pour hisser le condamné jusqu'à la poulie de la vergue supérieure, de façon à ce qu'il soit lentement étranglé.

Flagellation

Le châtiment le plus habituel, punissant presque toutes les infractions au gré du capitaine, était la flagellation au fouet que l'on appelait le « chat à neuf queues ». Celui-ci était constitué d'un petit morceau de corde ou d'un manche de bois, souvent de couleur rouge, auquel on avait attaché neuf lanières cirées de longueur égale, ayant chacune un petit nœud à l'une des extrémités. Le châtiment était administré à bord, près de la planche d'embarquement. Au début du 19e siècle, on donnait au condamné 24 heures pour fabriquer lui-même le fouet. Il était mis aux fers sur le pont supérieur dans l'attente du châtiment. Lorsque le condamné avait fini de confectionner le fouet, le maître d'équipage coupait toutes les lanières, sauf les neuf meilleures. S'il n'avait pas terminé sa tâche à temps, on augmentait le nombre de coups qu'il devait recevoir.



Remarque. Tiré de « Cat O' Nine Tails–People and places »,2009, PortCities London, Droit d'auteur 2009. Extrait le 9 décembre 2009 du site http://www.portcities.org.uk/London/server/show/conMediaFile.852/Cat-ONine-Tails.html

Figure A-29 Fouet à neuf queuesv

L'équipage se découvrait en signe de respect de la loi, puis on lisait l'article du code de justice en vertu duquel le condamné était puni. On lui demandait ensuite s'il avait quelque chose à déclarer pour atténuer sa peine. On enlevait sa chemise et on liait ses mains au gréement ou à une claire-voie au-dessus de sa tête. Au commandement « maître de quart, faites votre devoir », un solide matelot brandissait le chat. Les coups étaient donnés sur le dos nu du condamné à toute force. Après chaque douzaine de coups, on remplaçait l'exécuteur. Chaque coup de fouet déchirait d'abord la peau puis pénétrait dans la chair, de telle façon qu'après plusieurs douzaines de coups, le dos du condamné ressemblait à de la viande crue. L'exécuteur passait ses doigts dans les lanières après chaque coup pour retirer le sang. Les capitaines plus sadiques recherchaient des exécuteurs gauchers, de façon à entrecroiser les coupures et à déchiqueter la peau.

Après la punition, on emmenait l'homme au poste des malades où l'on frottait ses blessures de sel. Cette pratique n'avait pas pour objet d'augmenter la douleur, mais remplaçait plutôt les antiseptiques. À une certaine époque, on fouettait les condamnés à mort en leur infligeant au moins une centaine de coups. Jusqu'au

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

début du 17e siècle, on infligeait une peine d'un millier de coups en cas de mutinerie et d'autres infractions graves dans les forces britanniques. Cette peine était aussi mortelle que la pendaison, même si l'agonie durait plus longtemps. À partir de 1750 jusqu'au 19e siècle, le maximum autorisé était de douze coups par infraction, quelle qu'elle soit. Les célèbres amiral John Jervis et vice-amiral Cuthbert Collingwood dépassaient rarement le maximum, sauf dans le cas d'une double infraction. L'histoire nous apprend qu'ils ont châtié moins de prisonniers que des capitaines, qui autorisaient à dépasser le maximum de coups. Habituellement, le vice-amiral Horatio Nelson punissait de moins d'une douzaine de coups, autorisait parfois dix-huit coups et rarement vingt-quatre. Sur les navires de ligne dont les équipages pouvaient compter jusqu'à 550 hommes, les capitaines les plus cléments punissaient environ seize hommes par an, tandis que d'autres en châtiaient plus de cinquante. Les documents ne mentionnent pas les châtiments non officiels, qui étaient fort répandus.



Nommer un film où l'on représente une flagellation?

_____

_____

_____

Courir la bouline

Jusqu'à la fin du 18e siècle, la peine infligée pour vol, une infraction odieuse sur un navire, s'intitulait « courir la bouline » (*run the gauntlet*). Le condamné recevait tout d'abord une douzaine de coups selon la manière habituelle, à l'aide d'un fouet spécial (*thieves' cat*), semblable au fouet à neuf queues, mais dont les lanières comportaient des nœuds sur toute la longueur. Ensuite, sans remettre sa chemise, il devait passer entre les hommes d'équipage alignés sur deux rangées, qui le fouettaient à l'aide de morceaux de cordage. De façon à ce qu'il n'aille pas trop vite et que la peine lui soit pleinement infligée, il était précédé par le capitaine d'armes qui reculait à un pas devant lui en pointant son sabre vers la poitrine du voleur. De plus, pour empêcher le voleur de s'arrêter, le caporal le suivait en lui pointant également son sabre dans le dos. Après être passé entre les deux rangées, le voleur recevait une douzaine de coups de fouet supplémentaires.

Allègement des punitions

La loi sur la discipline navale de 1866 limitait les punitions corporelles à 48 coups de fouet. La loi de 1881 sur l'armée a aboli la peine du fouet dans les forces britanniques par suite des pressions de l'opinion publique. On disait, en effet, que la flagellation brisait le cœur des hommes foncièrement bons et ne faisait que rendre les coquins plus méchants. On recourait également à d'autres types de châtiments cruels et souvent ingénieux pour punir différentes infractions. Au 19e siècle, on donna l'ordre d'éviter d'infliger des châtiments « cruels et inhabituels ». En 1847, on mettait en vigueur la peine du cachot et, quelques années plus tard, on codifiait pour la première fois les peines mineures.

CONCLUSION

Afin de préserver notre patrimoine naval, il est important de comprendre les coutumes et les traditions associées à la Marine royale et à la Marine canadienne. La société subira sans aucun doute des changements qui nécessiteront une révision de certaines de ces coutumes. Or, l'esprit de ces traditions restera aussi longtemps que nous les transmettrons aux générations à venir.



Félicitations, vous avec terminé votre trousse d'autoformation sur l'OCOM C523.01 (Examiner les coutumes et les traditions de la Marine). Faire l'exercice suivant et remettre votre trousse terminée à l'officier d'instruction ou à l'officier du cours, qui notera votre accomplissement dans votre journal de bord de la phase cinq.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

EXERCICE FINAL

Nom du cadet : _____ Date : _____

1. Décrire les origines du grade de lieutenant de vaisseau.

_____

_____

_____

_____

2. En quelle année le grade d'enseigne de vaisseau de 1re classe a-t-il été adopté?

_____

3. Nommer cinq superstitions ou traditions observées par le personnel de la marine.

_____ _____

_____ _____

_____

4. Expliquer la raison pour laquelle on déposait, à l'origine, une pièce de monnaie sous le pied du mât d'un navire.

_____

_____

_____

_____

5. Nommer deux textes de loi du 14e ou 15 siècle qui se rapportaient à la marine.

_____ _____

6. Nommer quatre types de châtiments qui étaient utilisés dans la marine.

_____ _____

_____ _____

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

CLÉ DE CORRECTION DE L'ACTIVITÉ « SE CREUSER LES MÉNINGES »



Se creuser les méninges n° 1 **:**

En quelle année le grade de capitaine de corvette a-t-il été adopté?

Avant la Première Guerre mondiale, un lieutenant qui commandait un navire s'appelait en anglais *lieutenant and commander* et en 1912, ce titre a été changé pour « capitaine de corvette ».



Se creuser les méninges n° 2 **:**

Comment le grade de contre-amiral a-t-il été créé?

À l'époque de la navigation à voile, lorsque deux flottes engageaient le combat, chaque force opposée formait une ligne à peu près droite. Le navire de l'amiral (commandant de la flotte) se plaçait au milieu de la flotte. Puisque les navires à l'arrière courraient le moins de danger, ils étaient commandés par des amiraux moins expérimentés, qu'on désignait « commandants en troisième ». Avant de s'appeler *rear admiral* en anglais, le contre-amiral s'appelait *admiral of the rear*, signifiant « amiral de l'arrière ».



Se creuser les méninges n° 3 **:**

Décrire les origines du terme « carré des officiers ».

Avant le 18e siècle, chaque officier logeait et mangeait dans ses propres quartiers, si étroits qu'ils fussent. Par contre, la cabine du capitaine portait le nom de « grande cabine ». Elle se trouvait au-dessus de la penderie, un caisson souvent utilisé pour remiser des objets de valeur pris à l'ennemi. Lorsqu'elle était vide, les officiers l'utilisaient pour suspendre leurs uniformes de rechange. C'est aux alentours de 1750 que l'on mentionne pour la première fois son utilisation comme mess général des officiers. À cette époque, elle était beaucoup plus grande qu'un caisson; c'est pourquoi on l'a rebaptisée « carré des officiers ».



Se creuser les méninges n° 4 **:**

Pourquoi le sifflement n'était-il pas permis à bord des navires?

Il est interdit de siffler sur la plupart des navires, un sifflement pouvant être confondu avec le coup de sifflet du manœuvrier, utilisé pour attirer l'attention avant de transmettre un appel. Une ancienne raison pour laquelle on interdisait le sifflement était la coutume de siffler pour avoir du vent lorsqu'un voilier était encalminé. Si, par hasard, une tempête s'ensuivait, on supposait que l'on avait exagéré. Aussi, les marins étant superstitieux, ils diminuèrent strictement leurs habitudes de siffler. À l'époque où l'on sifflait pour avoir du vent, il était d'usage d'enfoncer un couteau dans le grand mât du côté où on voulait le vent.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.



***Se creuser les méninges n° 5* :**

Expliquer ce qu'est le *Livre noir de l'amirauté*?

Au fur et à mesure qu'on établissait de nouvelles lois après les *Rôles d'Oléron*, on les compilait. Durant ce temps, on a établi la haute cour de l'amirauté (*High Court of the Admiralty*) ainsi que le *Livre noir de l'amirauté*, où on y a consigné toutes les lois régissant les bâtiments naviguant sous pavillon britannique. Le plus vieux manuscrit à nous parvenir aujourd'hui date de l'an 1450 approx. En 1871, sir Travers Twiss publiait une édition incluant le texte de l'époque médiévale.

CLÉ DE CORRECTION DE L'EXERCICE FINAL

1. Décrire les origines du grade de lieutenant de vaisseau.

Le mot « lieutenant » est d'origine française – *lieu tenant* – et signifie occuper la place ou le poste d'un supérieur en son absence.

2. En quelle année le grade d'enseigne de vaisseau de 1re classe a-t-il été adopté?

Le grade d'enseigne de vaisseau de 1re classe a été créé en 1861.

3. Nommer cinq superstitions ou traditions observées par le personnel de la marine.

Les boucles d'oreille, les barbes, les tatouages, les obsèques en mer, sonner les cloches, le rhum, le sifflement, le killick, les écussons de navire, les pièces de monnaie, le carré des officiers, l'embarquement et le débarquement et les toasts.

4. Expliquer la raison pour laquelle on déposait, à l'origine, une pièce de monnaie sous le pied du mât d'un navire.

Le sixième livre du poète romain Virgile nous apprend que les anciens matelots avaient l'habitude de déposer une pièce de monnaie sous le pied de chaque mât pour payer le prix de la traversée du Styx à Charon. Ils s'assuraient ainsi que tous les marins traverseraient le fleuve des enfers en toute sécurité si un malheur frappait le vaisseau. Par respect pour cette vieille superstition, cette pratique est toujours en vigueur, sauf qu'on place la pièce dans la charpente métallique plutôt que sous le mât en bois. Au temps des Romains, l'introduction d'une pièce en cuivre dans la bouche d'un marin mort avait le même objectif.

5. Nommer deux textes de loi du 14e ou 15 siècle qui se rapportaient à la marine.

Le *Livre noir de l'amirauté* et le *Code de justice militaire* sont deux textes de loi du 14e ou 15e siècle qui se rapportent à la marine.

6. Nommer quatre types de châtiments qui étaient utilisés dans la marine.

Le châtiment de la « cale humide », la pendaison, la flagellation et le châtiment appelé « courir la bouline ».

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-605/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-605-PF-002/A-CR-CCP-605-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.